

M - cirkulære

=====

Samtl ddt
Lokopers (pers ekspl)
Lki Ar, Gb, Hgl, Kh, Fa
Ddo Ar, Fa, Kh
Dvk Ar, Gb, Hgl
AKR/T
VKO/V - Ø

Afprøvning af dødmandsanordning på litra MO

Følgende fremgangsmåde skal (kan) benyttes:

Maskinerne startes.
Trykluftsystemet fyldes op.
Bremseprøve foretages.
Afbryder for centrifugalkontakt (F 09) afbrydes.

Afprøvning fra F I.

- 1.1 Dødmandspedalen (F 06) nedtrædes og ledningsstrykket skal stige til 5 kg/cm².
- 1.2 Dødmandspedalen (F 06) slippes og ledningstrykket skal nu falde i løbet af ca 6 sek.
- 2.1 Dødmandsknap (F 05) trykkes ind og ledningsstrykket skal stige til 5 kg/cm².
- 2.1.1 Dødmandspedalen (F 06) må ikke være nedtrådt.
- 2.2 Dødmandsknappen (F 05) slippes og ledningsstrykket skal nu falde i løbet af ca 6 sek.
- 3.1 Der foretages en bremsning med den direkte bremse.
- 3.1.1 Dødmandspedalen (F 06) eller dødmandsknap (F 05) betjenes.
- 3.2 Reguleringskontroller (A 07) sættes i stilling 1.
- 3.3 Dersom banemotoramperemetret (A 29) viser svingende udslag er manøvrestrømsudkobleren (A 82) i orden.

Afprøvning af:

Tids- og bremse-
relæ (F 03).

Dødmandspedal (F 06).

Dødmandsknap (F 05).

Afprøvning af
manøvrestrøms-
udkobleren (A 82).

3.4 Dersom banemotoramperemetret (A 29) viser konstant udslag (vognen kan trække) er der en fejl i manøvrestrømsudkobleren (A 82).

4. Samme afprøvning foretages fra F II.

5. Derefter sluttet afbryderen for centrifugalkontakten (F 09).

6. Manøvrestrømsudkobleren (A 82) kortslutningskniv kontrolleres, at plomben ikke er brudt.

7. Centrifugalkontakten (F 04) skifter kontakt ved en kørehastighed på ca 20 km/t, og lampen (F 10) skal tænde.

Afprøvning af centrifugalkontakten (F 04).

Dersom dette ikke finder sted, skal afbryderen for centrifugalkontakten (F 09) åbnes og dødmanspedal (F 06) eller dødmandsknap (F 05) betjenes også ved hastigheder under 20 km/t.

Såfremt der opstår en fejl i dødmandsanordningen af en sådan karakter, at

1. den automatiske bremse ikke træder i funktion

eller

2. banemotorerne ikke gøres strømløse

eller

3. maskinerne ikke går på tomgang

skal der være 2 mand i det betjente førerrum.

8. Hvis en køreretningskontroller (A 08) på den bageste af 2 elektrisk koblede MO-vogne står i køreretningsstilling (frem eller bak) medfører dette bl a, at denne MO-vogns manøvrestrøm vil forløbe således:

Elektrisk kobling af 2 MO-vogne.

8.1 A 34 - A 35 - a 30 - A 08 - f 7 - F 09 - F 04 - a 40 hvorfra begge MO-vognes tids- og bremserelæer (F 03) holdes magnetiserede over de respektive P/M-omskifttere (F 14).

8.2 Såfremt remmen på bageste MO's centrifugalkontakt (F 04) tabes, eller den af anden grund ikke slynges ud, vil begge MO-vognens (F 03) derfor forblive magnetiserede, også over 20 km/t, uafhængigt af dødmanspedalen (F 06) i det betjente førerrum, og dette vil lkf i det betjente førerrum ikke have kontrol på.

8.3 Ligeledes vil begge MO-vognens (F 03) holdes konstant magnetiserede, såfremt en person betjener dødmanspedalen (F 06) eller knap (F 05) i det førerrum på bageste MO, hvor A 08 står i stilling.

9. Det vil sige, at hvis køreretningskontrolleren (A 08) på den bageste af 2 elektrisk koblede MO-vogne står i køreretningsstilling (frem eller bak) vil togets dødmandsudrustning kunne være virkningsløst uden at lkf'en kan konstatere det.

10. Et tog må derfor ikke fremføres enmandsbetjent, såfremt en køreretningskontroller (A 08) i den bageste af 2 elektrisk koblede MO-vogne er i køreretningsstilling (frem eller bak).

=====